VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 215)
z dnia 23 stycznia 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 215)

23 stycznia 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju – wniosku Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji Prezesa Rady Ministrów na temat sytuacji w Przewozach Regionalnych sp. z o.o. w kontekście planowanego podziału spółki na mniejsze podmioty oraz sytuacji w kolejowych regionalnych przewozach pasażerskich".

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Ryszard Kuć** prezes Przewozów Regionalnych sp. z o.o., **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Beata Margiel** doradca prawny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Tomasz Kostuś** wicemarszałek województwa opolskiego, **Bogdan Nowak** wicemarszałek województwa lubuskiego, **Bogdan Romaniuk** członek zarządu województwa podkarpackiego, **Marek Misztalski** skarbnik województwa mazowieckiego, **Jerzy Krygier** dyrektor Departamentu Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, **Andrzej Rosa** główny specjalista w UM Województwa Zachodniopomorskiego, **Włodzimierz Wilkanowicz** prezes Zarządu Kolei Wielkopolskich sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Tomasz Moraczewski** prezes Portu Lotniczego Bydgoszcz SA, **Jan Przywoźny** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, **Wiesław Natanek** członek Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność", **Ryszard Banach** członek Rady Krajowej Związków Zawodowych Dyżurnych Ruchu PKP.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Resort infrastruktury i rozwoju reprezentuje podsekretarz stanu w ministerstwie – pan Zbigniew Klepacki, którego witam serdecznie wraz z zespołem współpracowników. W posiedzeniu bierze udział szef Urzędu Transportu Kolejowego – pan Krzysztof Dyl, którego również serdecznie witam wraz z zespołem współpracowników. Na sali mamy liczną reprezentację urzędów marszałkowskich: marszałków, wicemarszałków lub upoważnionych osób. Witam serdecznie przedstawiciela Przewozów Regionalnych – pana prezesa Ryszarda Kucia. Witam serdecznie przedstawicieli organizacji społecznych, związkowców. Witam wszystkich państwa serdecznie. Jestem przekonany, że w tym gronie jesteśmy w stanie uporać się z materią, która jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia. Otóż, dzisiaj mamy rozpatrzyć i zaopiniować dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju – wniosek Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji Prezesa Rady Ministrów na temat sytuacji w Przewozach Regionalnych sp. z o.o. w kontekście planowanego podziału spółki na mniejsze podmioty oraz sytuacji w kolejowych regionalnych przewozach pasażerskich". Istota problemu polega na tym, że Klub Parla-

mentarny Solidarna Polska zwrócił się do pani marszałek o wprowadzenie do porządku obrad w sali plenarnej tejże informacji, natomiast pani marszałek Ewa Kopacz zwróciła się do merytorycznej Komisji, czyli naszej, o rozpatrzenie tej tematyki, przeprowadzenie debaty i wyrażenie opinii, czy jest potrzeba przeprowadzenia debaty w sali plenarnej. Mam nadzieję, że to zadanie zdołamy wykonać.

Chciałbym zapytać – czy jest na sali przedstawiciel wnioskodawców? Klub Parlamentarny Solidarna Polska we wniosku wskazał jako reprezentanta pana posła Piotra Szeligę. Czy jest pan poseł? Nie widzę. Ja dziś już widziałem pana posła Szeligę na terenie Sejmu. A czy ktoś inny jest upoważniony do reprezentowania Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska? Nie.

Wobec tego, ponieważ materia nie jest nowa a państwo uzyskali informacje, które wpłynęły do pani marszałek, proponuję następujący sposób procedowania. Na początku poproszę pana ministra Klepackiego o odniesienie się do tych problemów, następnie poproszę pana prezesa PKP Przewozy Regionalne. Rzecz jasna – znając aktywność strony związkowej – pewnie w tej części również któryś ze związkowców zabierze głos. Później otworzę dyskusję i przeprowadzimy debatę.

Przechodzimy zatem... przepraszam, jeszcze regulaminowo zapytam – czy do zaproponowanego porządku obrad są uwagi? Nie ma. Stwierdzam, że porządek obrad został przyjęty. Przystępujemy do jego realizacji. Oddaję głos panu ministrowi, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie. Materiał pisemny Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju został państwu przekazany, więc powiem tylko kilka słów w sprawie Przewozów Regionalnych. Spółka Przewozy Regionalne została utworzona 22 grudnia 2008 r., a jej wyłącznymi właścicielami są samorządy województw, które jako decydujące mają wpływ na jej funkcjonowanie. Rząd przekazał udziały spółki świadczącej przewozy regionalne samorządom województw, ponieważ samorządy województw są podmiotami, na których spoczywa obowiązek organizowania i finansowania różnego rodzaju usług, w tym również przewozów.

W okresie prowadzenia działalności przez usamorządowioną spółkę Przewozy Regionalne, można wykazać pewne niedoskonałości systemu funkcjonowania przewozów regionalnych, co spowodowało, że niektóre samorządy zdecydowały się na utworzenie swoich własnych podmiotów świadczących usługi przewozu transportu kolejowego pasażerskiego. Dokonując usamorządowienia spółki Przewozy Regionalne wprowadzono jednocześnie szereg instrumentów wpływających na poprawę jej sytuacji finansowej. I tak:

– spółce wypłacono rekompensatę strat w wysokości 2,16 mld zł,

– w uchwale Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich zagwarantowano samorządom województw środki w kwocie 1,5 mld zł na finansowanie zakupów, modernizacji i napraw taboru kolejowego,

– 1 stycznia 2010 r. zwiększono o 0,75% udział samorządów województw we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych,

– aportowano do spółki majątek obejmujący m.in. zaplecza techniczne do obsługi taboru o łącznej wartości 270 mln zł.

Z tego względu, że Minister Infrastruktury i Rozwoju nie sprawuje funkcji właścicielskich wobec Przewozów Regionalnych, mam ograniczoną wiedzę na temat bieżącej sytuacji finansowej i działalności spółki. Jednak są tutaj przedstawiciele zarządu spółki i na pewno oni lepiej to wyjaśnią. Natomiast z posiadanych przez nas informacji wynika, że prognozowany poziom zobowiązań i rezerw na zobowiązania Przewozów Regionalnych na dzień 31 grudnia 2013 r. wynosił około 1,2 mld zł, z czego wobec spółek Grupy PKP, przede wszystkim PLK i PKP Energetyka, około 600 mln zł.

Według danych UTK w okresie 11 miesięcy 2013 r. udział Przewozów Regionalnych w rynku przewozowym, według liczby pasażerów wyniósł 31,5%, a według wykonanej pracy przewozowej 30,5%.

Należy też dodać, że Przewozy Regionalne wniosły pozew przeciwko Skarbowi Państwa o zapłatę rekompensaty w wysokości 322,5 mln zł wraz z odsetkami od stycznia

2010 r. Dotyczyło to zapłaty z tytułu niepokrytej w całości różnicy pomiędzy uzasadnionymi kosztami poniesionymi w związku ze świadczeniem usług publicznych, w postaci międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Wykazana w pozwie kwota nie została udokumentowana w żaden sposób przez spółkę Przewozy Regionalne. Tym niemniej sąd w dniu 11 lipca 2013 r. wydał wyrok wstępny w tej sprawie uznając roszczenia za uzasadnione co do zasady. W uzasadnieniu sąd wskazał, iż umowa na organizowanie i dotowanie krajowych międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich realizowanych przez Przewozy Regionalne, nie mogła zawierać ograniczeń dofinansowania do kwot określonych w ustawie budżetowej i że to jest niezgodne z rozporządzeniem Rady nr 1191/69. Wyrok nie jest prawomocny. Skarb Państwa, reprezentowany przez Prokuratorię, wniósł apelację od wyroku.

Dyskusja w gronie wspólników Przewozów Regionalnych nad kształtem funkcjonowania spółki trwa od kilku lat. W 2002 r. w ramach Konwentu Marszałków Województw RP powołany został zespół, którego zadaniem było przygotowanie koncepcji restrukturyzacji spółki. Biorąc pod uwagę, że samorządy oczekiwały i oczekują wsparcia rządu w restrukturyzację rynku regionalnych kolejowych przewozów osób, resort transportu wyraził pod adresem marszałków województw oczekiwanie odnośnie do przekazania przez nich koncepcji restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne wraz z opisem docelowego kształtu organizacji. Dotychczas marszałkowie województw nie uzgodnili między sobą jednolitego planu dalszych działań wobec tej spółki. Obecnie trwają dalsze prace i spotkania przedstawicieli Ministra Infrastruktury i Rozwoju z przedstawicielami województw, mające na celu wypracowanie rozwiązań zapewniających właściwe funkcjonowanie spółki. To wszystko, co chciałem powiedzieć tytułem wstępu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panu ministrowi. Bardzo proszę, pan prezes Ryszard Kuć.

Prezes Przewozów Regionalnych sp. z o.o. Ryszard Kuć:

Witam państwa serdecznie. Co prawda nie miałem okazji zapoznania się z dokumentem, o którym mówił pan minister, ale wszystkie dane, które były tu przytoczone, są mi znane, więc nie ma już potrzeby uszczegółowiania tychże informacji. Potwierdzamy roszczenie Przewozów Regionalnych co do kwoty 1,2 mld zł, na rzecz naszej spółki za realizację dwóch zadań związanych z przewozami międzywojewódzkimi w latach, kiedy to spółka je wykonywała, czyli 2004-2006. Tutaj wedle wyroku sądu apelacyjnego, nie przyznano racji Przewozom Regionalnym. Czekamy na uzasadnienie pisemne i będziemy zastanawiali się nad złożeniem kasacji. Jak pan minister stwierdził, w sądzie okręgowym uznano nasze roszczenie jako zasadne na kwotę 322 mln zł bez obciążeń odsetkowych i mamy nadzieję – zresztą dokonaliśmy takiego wystąpienia do sądu – że będzie możliwie szybkie rozstrzygnięcie tej kwestii, ze względu na trwające prace restrukturyzacyjne.

Jak państwo wiedzą złożyliśmy także kolejny pozew o zapłatę kwoty... przepraszam, szykujemy się do tego, bo czekamy na razie na decyzję Skarbu Państwa, gdzie skierowaliśmy pismo odnośnie do kwoty 555 mln zł za zawyżone stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, zgodnie z wyrokiem Trybunału Europejskiego. Jeśli chodzi o te roszczenia, co do ich zasadności są głosy za i przeciw. My uważamy, że są to roszczenia zasadne.

Niemniej jednak, spółka realizuje politykę restrukturyzacji. Chciałbym podkreślić, że ta polityka restrukturyzacji, polegająca na razie na usamodzielnianiu oddziałów i zobrazowaniu czym spółka dysponuje – jakim kapitałem, a przede wszystkim jakimi zobowiązaniami – i przypisywania tego wszystkiego do właścicieli i współwłaścicieli, trwa. Program restrukturyzacji został przyjęty. W dniu 1 stycznia weszliśmy w działalność oddziałów. Zostało to przyjęte praktycznie przy 100% głosów właścicieli za. Tak więc, nie można powiedzieć, że nie ma planu i wydaje nam się, iż plan realizowany jest konsekwentnie. Mamy nadzieję, że już widać pozytywne efekty tego planu. Szacowana strata w tym roku na 62 mln zł na pewno będzie mniejsza i będzie oscylowała w okolicy straty z roku ubiegłego, a mamy też nadzieję, że będzie jeszcze mniejsza. Tak więc, czynimy wszystkie kroki ku temu, żeby wywiązywać się także z tych ugód, które podpisaliśmy i ugody, którą podpiszemy niebawem z PLK.

Wydaje się, że sama chęć dyskusji i to, że zarówno wierzyciele firmy zewnętrznej, jak i wierzyciele związani z Grupą PKP mają ochotę z nami rozmawiać i podpisują z nami takie ugody, a my rzeczywiście w sposób terminowy z nich się wywiązujemy – bo nie mamy zaległości, jeśli chodzi o płatności ugodowe – nie powinny napawać obawą i strachem, że w spółce dzieje się bardzo źle. Na dzień dzisiejszy dajemy sobie radę w trudnej dla nas sytuacji, ale jednak tą radę sobie dajemy. Mam nadzieję, że w najbliższych miesiącach nasze zobowiązania będą wypłacone w zwiększonym tempie, co też jest związane z pewną intensyfikacją podróżnych. Szczególnie w tych miesiącach zimowych widać, że troszeczkę potok podróżnych nam się zwiększył.

Jeśli chodzi o działalność typowo organizacyjną racjonalizujemy ją na bieżąco. Staramy się zbywać majątek, który rzeczywiście nie jest nam potrzebny. Bo tutaj, w wyniku usamorządowienia, został nam dany jeden w formie aportu dla nas korzystnego, drugi – niestety – w formie aportu takiego rozdawczego, z którym mamy problemy. Mamy bowiem budynki objęte ochroną konserwatorską, które nigdy nie były nam potrzebne, a jednak ktoś je nam kiedyś dał i teraz mamy problem nie tylko ze zbyciem, ale z utrzymaniem tego i z ponoszeniem kosztów tego utrzymania.

Spółka ma nadzieję w tym roku całkowicie odejść od zlecania usług na zewnętrz, jeśli chodzi o naprawę taboru i jego modernizację. Stworzyliśmy samodzielny zakład z siedzibą w Idzikowicach, który jest w stanie dokonać napraw w ilości, która jest nam niezbędna do funkcjonowania. Zmniejszamy zatrudnienie. W chwili obecnej to zatrudnienie jest głęboko analizowane w centrali spółki. W lipcu dokonano zwolnień ponad 40 osób. W dniu dzisiejszym, przy nowej strukturze, po analizie potrzeb zatrudnienia, zostało wygenerowanych ewentualnie do zwolnienia kolejnych 22 pracowników. Tak więc, sama działalność w gronie centrali, do której właściciele zawsze mieli uzasadnione lub nieuzasadnione pretensje, wydaje się być czymś, co jest dla nas priorytetem.

Jeśli chodzi o działalność operacyjno-eksploatacyjną, to proszę zwrócić uwagę, że nawet w ostatnich dniach, przy tak trudnych warunkach atmosferycznych, spółka – uważam – w sposób bardzo dobry dała sobie radę, a wręcz była odpowiednim partnerem dla zarządcy infrastruktury, gdyż zdecydowaliśmy się – na prośbę zarządcy infrastruktury – na zawieszenie kursowania kilkudziesięciu pociągów w Polsce, aby nie tworzyć zbędnych zatorów, które na pewno by zaistniały ze względu na to, iż PLK nie była w stanie utrzymać zdolności technicznej tychże linii kolejowych.

Nasze relacje z PKP Energetyka są, powiedzmy sobie szczerze, ułożone i dobre. Staramy się wywiązywać z ugody, którą mamy z tą firmą. Cóż mogę państwu powiedzieć? Chyba po raz pierwszy w historii spółki dokonaliśmy inwestycji w postaci zakupu na razie 4 autobusów szynowych. Już dwa jeżdżą w województwie łódzkim. Jest to własność spółki. Mamy nadzieję na zakup jeszcze kolejnych partii takiego samego sprzętu, żebyśmy nie mieli problemów w przypadku jego dalszego utrzymania. Myślę, że za 11 miesięcy zysk operacyjny spółki ma wartość dodatnią. Co prawda nie taką, która mogłaby być w sferze marzeń, ale na pewno dodatnią. Wydaje mi się, że zarówno załoga, jak i całe kierownictwo już na tyle jest zdeterminowane tą sytuacją wokół spółki, iż rzeczywiście wszyscy zrozumieliśmy, że to jest czas na dogłębną zmianę. Nie na takie zmiany, które były zapowiadane – jak pan minister mówił – przez kilkanaście lat. Bo rzeczywiście były prowadzane różnego rodzaju programy restrukturyzacyjne, które umierały z chwilą, kiedy tylko podpisywano umowę na ich opracowanie. Tutaj wartością dodaną tej zmiany jest to, że zmiany dokonują sami pracownicy spółki. Nie korzystaliśmy z usług zewnętrznych. Robi to grupa, która została wyłoniona z pracowników centrali i pracowników oddziałów przy pełnej aprobacie ludzi, którzy pracują gdzieś tam na dole. Zakłada ona restrukturyzację taką, o jakiej tu mówimy. Bo w rzeczywistości, biorąc pod uwagę sytuację niektórych województw, będziemy zmuszeni łączyć poszczególne oddziały w przyszłości w większe grupy, ale będą to grupy związane ze spółką Przewozy Regionalne. Takie rozdrobnienie, które zaczyna występować w jednym z województw, gdzie pojawiają się także inni operatorzy zewnętrzni, powoduje perturbacje. I tu chciałem powiedzieć, że wiele kosztowało nas zawarcie porozumienia z firmą, która operuje w województwie kujawsko-pomorskim. I jest to tylko i wyłącznie ukłon ku temu, żeby pasażerowie spojrzeli na naszą spółkę w sposób pozytywny. Bo zarówno rozliczenia, jak i sama współ-

praca firm, które w zasadzie są konkurencją dla siebie, na pewno jest trudne. I chyba w historii naszej kolei jesteśmy chyba pierwsi, którzy takiej rzeczy dokonali. Jak mówię – ku chwale, bo tutaj żadnych problemów nie mamy z ludźmi, którzy jeżdżą w relacjach międzywojewódzkich.

Cóż, to tyle. Ja mogę tylko ubolewać, że zespół, który pracuje nad restrukturyzacją wspólnie z przedstawicielami ministerstwa w głównej mierze oparty jest także o właścicieli, którzy mają już alternatywę w postaci albo swojej kolei, albo firmy, która w wyniku przetargu świadczy usługę na ich terenie. Myślę, że rzesza właścicieli, którzy są zostawieni sami sobie i korzystają tylko z usług spółki przewozowej Generali, mogłaby mieć trochę inne podejście do problemu, gdyż w chwili jakiś głębokich zmian, które były przygotowywane także w ustawie o upadłości, takie województwa zostają praktycznie bez możliwości realizowania polityki transportowej w oparciu o transport szynowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi. Zachęcam teraz przedstawicieli właściciela Przewozów Regionalnych, czyli przedstawicieli samorządów wojewódzkich, do zabrania głosu. Gdyby ktoś zechciał zabrać głos, to proszę o przedstawianie się, gdyż nie znam państwa wszystkich. Nie ma zgłoszeń. Wobec tego może strona społeczna. Panie prezydencie, pamiętam, że pan się zgłaszał – bardzo proszę. Pan przewodniczący Miętek, bardzo proszę.

Prezydent Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Leszek Miętek – szef Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych i przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych.

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, panowie posłowie, prezesi, marszałkowie i goście. Gdybym przyleciał z Księżyca, to powiedziałbym, że jest super. Bo z tej dyskusji na posiedzeniu Komisji Infrastruktury posłowie – gdyby nie byli w swoich regionach i nie widzieli – nie mogliby się zorientować, jak funkcjonuje kolej, szczególnie regionalna. I mogliby się zastanawiać, to po co dzisiaj zebraliśmy się, skoro wszystko jest okej! Bo z jednej strony to tak nie bardzo jest to sprawa rządu, gdyż ustawa to usamorządowiła. Prezes spółki Przewozy Regionalne mówi: my mamy lekarstwo na wszystko i tak naprawdę, to nie wiadomo o co tu chodzi, a mamy jeszcze roszczenia od Skarbu Państwa. Marszałkowie – właściciele Przewozów Regionalnych – na prośbę pana przewodniczącego o zabranie głosu, nie wnoszą tu nic. Tak więc, niby wszystko jest w porządku, tylko jest jedno ale. Tym ale są podróżni, którzy odchodzą od kolei. Tym ale są podróżni, którym obcina się z dnia na dzień komunikację, która jest oknem na świat. Po drodze są podróżni, którzy nie wiedzą, jaki bilet mają kupić na pociąg, bo nie wiedzą do jakiej kolei wsiadają. To są również podróżni, którzy obserwują, jak pociągi się gonią, albo przed sobą uciekają. Jest dużo młodzieży, ale starsi ludzie też podróżują i pamiętają czasy, kiedy to na stacjach węzłowych zjeżdżały się pociągi z różnych kierunków i można się było przesiąść i jechać sobie w Polskę. Dzisiaj jest to niemożliwe.

Dzisiaj ci, którzy wsiadają do pociągu, dziwią się, dlaczego na małej stacyjce zabitej dechami pociąg kończy bieg w środku nocy na granicy województwa, a oni chcieliby dojechać do innej stacji węzłowej. Ale nie mogą tam dojechać, bo skończyło się województwo i przejechać dalej nie można. Dzisiaj, kiedy przekraczamy granice państwa, a ktoś uśnie, to nawet nie wie, że przekroczył granice państwa europejskiego, natomiast budzi się, kiedy korzysta z polskich kolei a kończy się granica województwa. I nawet jakby był słaby z geografii, to na pewno będzie to wiedział, bo tam pociąg kończy bieg. Mieliśmy nawet sytuację tego typu, że trudno się przedostać z granicy do granicy i po powstaniu spółek konkurencyjnych tworzonych – o dziwo – przez właścicieli spółki Przewozy Regionalne. Taka podróż, np. z Katowic do Kielc, którą kiedyś odbywało się jednym pociągiem, dzisiaj jest super wycieczką trzema środkami przewozu. Bo raz Kolejami Śląskimi, potem autobusem i na końcu Przewozami Regionalnymi. W efekcie matka z dzieckiem w wózku na pewno będzie „bardzo dobrze" mówiła o polskich kolejach, jeśli z czegoś takiego skorzysta. Taki jest obraz polskiej kolei.

Ja to przedstawiam nieco satyrycznie, ale to nie jest satyra, szanowni państwo. To nie jest satyra z uwagi na to, że jeśli chodzi o polskich podróżnych, którzy korzystają z kolei,

to 70-80% ludzi korzysta właśnie z kolei regionalnych – jak by ich nie nazwać. Oni polską kolej obserwują przez pryzmat Przewozów Regionalnych. I niestety, ten obraz to totalna porażka. Możemy sobie tutaj mówić różne rzeczy, ale myślę, że warto wziąć sobie do serca taką refleksję, że ustawa o usamorządowieniu Przewozów Regionalnych stała się katastrofą. Im szybciej to sobie uświadomimy, tym szybciej uda się uratować kolej i nie zrażać podróżnych do polskich kolei. Potrzebne są „parkuj i jedź" i inne pomysły na przyciągnięcie tych podróżnych, bo inaczej oni uciekną.

Szanowni państwo, nie może być sytuacji takiej, że powstają spółki wojewódzkie, powiatowe itd., bo chociażby po przykładzie Kolei Śląskich widać, że te koleje regionalne, małe kolejki zamknięte w granicach województwa, po pierwsze są droższe, a po drugie dają znacznie gorszą ofertę dla samych podróżnych. Nie może tak być. To jest nieefektywność wykorzystania majątku. To jest marnotrawstwo publicznych pieniędzy. Ja bardzo proszę stronę rządową o refleksję nad tym, ażeby rzeczywiście z marszałkami i ze specjalistami usiąść i jak najszybciej wypracować nową formułę funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne, która – po pierwsze – wykorzysta efektywnie cały majątek, jaki mamy do dyspozycji, wykorzysta ludzi. Bo nie jest tak, panie prezesie, jak pan mówi, że zmartwieniem zarządu jest dbałość o ludzi zatrudnionych w tej spółce. Otóż, chcę panu przypomnieć i niech pan to powie parlamentarzystom, co stało się z 2 tysiącami ludzi zwolnionych z likwidowanego zakładu w Katowicach, gdzie marszałek powołał spółkę konkurencyjną dla swojej spółki i kolejarze w większości zostali wyrzuceni na bruk, a ci, którzy znaleźli zatrudnienie, to na takich warunkach śmieciowych, że trudno o tym mówić. To tak dba się o ludzi? Pytam – co stało się z fachowcami z Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych? Tam jest infrastruktura, która była w stanie obsłużyć pół Polski. I co – mają tam być gniazda ptasie założone? Czy ZOO? Bo na pewno nie kolej, gdyż tam ma być zatrudnionych 20 ludzi. Przepraszam bardzo, ale ja nie widzę takiego zakładu o takiej kubaturze i z takim zatrudnieniem. To po prostu jest niezrozumiałe. To, co tam się dzieje, to jak w filmie Barei. Pytam – czy każde województwo ma mieć swoją zajezdnię do obsługi taboru, która jest czynna 4 godziny na dobę? Czy pociąg ma kończyć bieg i po 8 godzin stać na granicy województwa z czekającą na siedzeniach drużyną konduktorską, maszynistą i taborem, który stygnie? Czy będziemy te szopy zamykali i będziemy wszystko obsługiwali pod gołym niebem, a spalinowy pojazd całą zimę będzie terkotał na ropę? Taki jest obraz.

Chcę powiedzieć tak. My stoimy. I bardzo apeluję do sejmowej Komisji Infrastruktury, do parlamentarzystów, żeby włączyć się z reformę systemu przewozów pasażerskich w Polsce. Muszą być silni przewoźnicy, którzy realizują poszczególne kategorie przewozów. Muszą być Przewozy Regionalne, które dowożą do stacji węzłowych ludzi, gdzie mogą się przesiąść, bo mają kompleksową ofertę dla podróżnych.

A ile jest złośliwości przy układaniu rozkładów jazdy. Okazuje się, że pociąg z Iławy nie może dojechać o godzinie 15.30 tylko musi jechać o 14.30, żeby czasem pracownicy, którzy skończą pracę, nie zdążyli na ten pociąg. On nie może przyjechać do jakiejś stacji o godzinie 7.30 czy 7.40, żeby uczniowie zdążyli do szkoły, bo musi przyjechać o 8.30. To jest jakaś paranoja. I ja, jako szef związku zawodowego, nie wypowiadam się tu w interesie pracowników, bo wielu fachowców – a takich na kolei nie brakuje – znajdzie sobie pracę. Ja wypowiadam się w imieniu podróżnych, którzy się denerwują, którzy plują na polską kolej i mówią: nie chcemy z tego korzystać. O co tu chodzi? Przecież jesteśmy cywilizowanym krajem w środku Europy i w XXI wieku nie możemy tak zorganizować polskiej kolei, żeby ona efektywnie funkcjonowała? Czy macie państwo jakieś opory ze strony związków zawodowych na przeprowadzenie procesów restrukturyzacji? Oczywiście rozumnych procesów restrukturyzacji, a nie takich, że fachowców wyrzuca się na bruk, a bierze się ludzi ze straganu warzywnego, żeby kolej robili. My jesteśmy gotowi do otwartej dyskusji o restrukturyzacji, o reformie polskiej kolei. Takiej, która będzie przyjazna dla ludzi. Ja bardzo serdecznie dziękuję, panie przewodniczący, że podjął pan tę dyskusję, ale myślę, że to dzisiejsze posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury powinno być początkiem zastanowienia się i batalii o reformę polskich kolei regionalnych. Nie może być takiej sytuacji, że będziemy sobie tworzyli koleje wojewódzkie,

może powiatowe albo i gminne, jeśli gmina bogata. Może Bełchatów sobie utworzy kolej, bo to bogata gmina?

Szanowni państwo, to dzielenie, ćwiartowanie Przewozów Regionalnych da taki efekt, jakby pani prezydent Warszawy wymyśliła sobie, że zrobi tramwaje dzielnicowe. No, czy ktoś wyobraża sobie, żeby w Warszawie każda dzielnica miała swoją zajezdnię, swoją linię tramwajową, swoje bilety? Przecież ci podróżni nie wiedzieliby jak się po stolicy przemieszczać. A taka sytuacja jest w Przewozach Regionalnych.

Jest wielu fachowców, którzy wyłaniali się przy powoływaniu spółek wojewódzkich itd., więc teraz trzeba usiąść i stworzyć silny podmiot, który również będzie odporny i będzie mógł się wpisać w to, co się przygotowuje w ramach IV pakietu kolejowego. Chodzi o to, żebyśmy mogli, jako Polacy, stworzyć silny dobry podmiot, który będzie współdziałał i współpracował dla dobra podróżnych, moi drodzy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Sekundę, zaraz dam możliwość państwu posłom zabrać głos, ale jeszcze raz pytam – czy ze strony urzędów marszałkowskich, ze strony właścicielskiej ktoś chciałby głos zabrać? Nie ma zgłoszeń. Wobec tego bardzo dziękuję za prezentację ze strony pana ministra, ze strony pana prezesa Przewozów Regionalnych oraz ze strony związkowców. Otwieram dyskusję. Zgłaszał się, jako pierwszy, pan przewodniczący Tchórzewski – bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Zarówno wystąpienie pana ministra, jaki i pana prezesa wskazuje wyraźnie, że zaczęliśmy analizować sytuację w spółce Przewozy Regionalne. Tymczasem tematem naszego dzisiejszego posiedzenia jest rozpatrzenie i zaopiniowanie wniosku pani marszałek, odnośnie do tego czy informacja Prezesa Rady Ministrów na temat sytuacji w Przewozach Regionalnych, w kontekście planowanego podziału spółki na mniejsze podmioty oraz sytuacji w kolejowych regionalnych przewozach pasażerskich, powinna być przedstawiona na plenarnym posiedzeniu Sejmu, czy nie.

Zarówno pisemna informacja, która została nam przekazana, podpisana przez pana ministra Klepackiego, jak i informacja pana prezesa, wskazują na to, panie przewodniczący, że powinniśmy ten wniosek zaopiniować pozytywnie. I ja taki wniosek składam. A to dlatego, że debata na temat, jaki został postawiony w tym wniosku, praktycznie na posiedzeniu Komisji nie jest możliwa. Pan minister Klepacki ma rację, że obecny Minister Infrastruktury i Rozwoju ma ograniczone możliwości zasięgania informacji. Ale, jeśli chodzi o Prezesa Rady Ministrów – już jest odwrotnie. Otóż, szanowni państwo, musimy pamiętać, że wojewodowie w imieniu rządu, w imieniu Prezesa Rady Ministrów sprawują nadzór nad samorządami wszystkich stopni, odnośnie do sprawowania usług publicznych. I w przepisach wymienione są: woda, komunikacja lokalna, ciepło. Tak więc, to są te usługi publiczne, których złe wykonywanie – np. ze strony jakiegoś administratora samorządowego – może wywołać konkretne kłopoty lokalne. I wtedy premier poprzez wojewodę ma prawo reagować i nawet podejmować odpowiednie decyzje. Z drugiej strony, wojewoda w imieniu premiera stale nadzoruje prace samorządu lokalnego, analizuje każdą uchwałę itd., itd. Tak więc, poprzez swego wojewodę Prezes Rady Ministrów ma wszystkie narzędzia, żeby pozyskiwać wszystkie informacje lokalne, dotyczące tego co dzieje się w samorządach lokalnych, jakimi są samorządy wojewódzkie. Bo rzeczywiście panu ministrowi samorządy wojewódzkie mogą powiedzieć: odwal się, nie mamy nic do siebie. Z tego powodu właśnie informacja w tym zakresie rzeczywiście może być jedynie od Prezesa Rady Ministrów, który poprzez swoich wojewodów uzyska odpowiednie informacje lokalne.

I teraz – dlaczego ten wniosek jest zasadny? Otóż, szanowni państwo, bez względu na to jaka by decyzja zapadła, to nas także, jako komisję odpowiedzialną za sprawy infrastruktury, powinna interesować informacja, jak będą funkcjonowały w najbliższych latach nasze regionalne przewozy pasażerskie – abstrahuję tu od spółki Przewozy Regionalne. I to jest kluczowy temat, a na ten temat w sposób spójny właściwie mogą odpowiedzieć tylko marszałkowie województw, jeżeli Sejm o to poprosi. A na czym tu rzecz polega? To jest kwestia polityki rządu, w której realizacji uczestniczą także samorządy.

I teraz, jeżeli rząd zdecydował się na to, żeby zgłosić drobne poprawki, ale nie zastosował prawa weta do IV pakietu kolejowego, to znaczy że w 2019 r. mamy wolnoamerykankę, jeśli chodzi o dostęp do regionalnych przewozów pasażerskich w Polsce. Tymczasem tu, na skutek takiej niefrasobliwości i braku zapobieżenia temu, powstają Koleje Śląskie, Koleje Małopolskie itd., itd. I jeśli na terenie Śląska marszałek ogłosi przetarg na rok 2019 i przegra ten przetarg, to co on zrobi? Co zrobi – w tym kontekście, kiedy nie jest ta sprawa w Polsce ani prawnie, ani inaczej uporządkowana – z taką spółką? Ano, musi ją rozwiązać i sprzedać. I województwo straci na tym co najmniej 500 mln zł, w skutek takiej niefrasobliwej decyzji, bez jakiejkolwiek analizy co będzie dalej. To województwo podjęło bardzo szkodliwą decyzję – nie tylko w tym momencie, ale i perspektywicznie – bo nie ma żadnych rozwiązań prawnych, które gwarantują, poza kilkoma latami funkcjonowania, egzystencję tej spółki.

I tu kwestia jest taka, że potrzebna jest nam także odpowiedź. Bo jeśli są województwa, które prowadzą regionalne przewozy, to jest pytanie – jaka jest polityka? I to jest pytanie do pana premiera, który nadzoruje województwa poprzez swoich wojewodów. To jest kluczowe pytanie – jaka będzie polityka w 2019 r.? To już niedługo, bo z punktu widzenia funkcjonowania państwa, to już jutro. Jaka będzie polityka? Jak samorządy będą funkcjonowały? Bo my pozostawiamy w tej chwili samorządy same sobie z regionalnymi przewozami, które organizują swoje spółki i przestają się interesować Przewozami Regionalnymi jako spółką. Ale one nie patrzą perspektywicznie, bo to, co ma się dziać z IV pakietem kolejowym w 2019 r., nie jest z nimi konsultowane. Często nawet dyrektorzy, którzy się tym zajmują z ramienia marszałków, nawet o tym nie wiedzą co ich czeka w 2019 r. Rząd właściwie w tej dziedzinie już się poddał, bo tylko uwagi zgłosił a nie zastosował veta, choć mógł zastosować veto do IV pakietu kolejowego.

W tej sytuacji potrzebna jest odpowiedź na pytanie: jaka jest polityka rządu? Bo można przygotować Przewozy Regionalne – przynajmniej na ten 2019 r. – żeby ta spółka mogła konkurować ewentualnie z zagranicznymi przewoźnikami, którzy tutaj wejdą. W którejś dziedzinie następny połeć rynku polskiego zostanie oddany. Stąd bezczynność w tej dziedzinie jakby dawała podstawy do podejrzeń, że ktoś w tym kierunku działa, aby ten rynek przygotować do oddania. To, co się dzieje w tej chwili, od kilku lat wskazuje na to, iż ten rynek Przewozów Regionalnych na 2019 r. jest jakby przygotowywany do oddania. Uczestniczą w tym marszałkowie powołując swoje spółki i osłabiając Przewozy Regionalne. Uczestniczy w tym rząd, który nie robi nic w zakresie inicjatyw legislacyjnych, żeby zapobiec temu, aby to wszystko się nie rozsypało i nie rozpadło w Polsce. W takiej sytuacji rzeczywiście sam minister nie da rady. Ale, proszę państwa, do cholery, od czego jest rząd w tym momencie? Sprzedajemy kolejny rynek w tej chwili i spokojnie, bezczynnie siedzimy. Przez cały ubiegły rok kilka razy na ten temat sprzeczaliśmy się w tej Komisji. I co? I nic. I nic, proszę państwa.

A panowie marszałkowie też spokojnie siedzą, kombinują, powołują swoje spółki. A pieniądze, których i tak mają mało, wydają niepotrzebnie. Bo w 2019 r. i tak kto inny będzie woził, gdyż musicie ogłosić te przetargi. I ktoś ten przetarg wygra, a swoją spółkę odstawicie do kąta i będziecie się zastanawiali, co zrobić z ludźmi. I tu pytanie – dlaczego nie wzięliście ludzi z Przewozów Regionalnych? Dlaczego, tak jak województwo mazowieckie, nie przejęliście zorganizowanego zakładu, żeby to było taniej? Jest wiele takich działań, które wyglądają na całkowicie dziwaczne, jeśli się na to patrzy z zewnątrz. Kto może się z tego wytłumaczyć? Okazuje się, że minister nie. Z tego pisma wynika, że dla niego to jest całkowicie obca sprawa. Każdy marszałek mówi – mnie obchodzi to, co w moim województwie, i co mogę to robię. Jednak jest ktoś, kto to koordynuje – to Rząd Rzeczypospolitej. I właśnie z tego tytułu to właśnie Prezes Rady Ministrów może na te pytania odpowiedzieć: co ma zamiar w tej sprawie zrobić do 2019 r. i jak Polskę przygotować do tego otwartego rynku, żebyśmy z tego polskiego rynku nie zostali całkowicie wyrzuceni. To są tego typu sprawy.

Dlatego wnioskuję, panie przewodniczący, o to, abyśmy pozytywnie zaopiniowali ten wniosek, żeby Prezes Rady Ministrów przedstawił taką informację, żeby ją zebrał. Bo już od września, od postawienia tego wniosku, był czas na zebranie takich informacji. Mnie się wydaje, że w ogóle takie informacje powinny być zbierane cały czas. Bo trudno było

przesądzić, że takiej debaty nie będzie. A przypominam, że ten wniosek został złożony we wrześniu ubiegłego roku.

Kwestia jest taka. Dzisiaj pan minister odpowiada: nic na ten temat nie wiem, nie mam dostępu do informacji, mam bardzo ograniczony dostęp do takich informacji. Marszałkowie – każdy coś tam o swoim powie. A pan prezydent związków mówi, że tak się dzieje na granicy jednej czy drugiej i nikogo to nie interesuje itd. Interesuje, bo są osoby odpowiedzialne za nadzór samorządowców wojewódzkich. I jeśli się nie udaje coś zmienić drogą pertraktacji, to można ustawowo zmusić do koordynacji. Rząd może przygotować takie projekty ustaw, które zmuszą do tego, żeby były koordynowane rozkłady jazdy i żeby pociągi nie zatrzymywały się w polu czy na jakiejś stacji – o czym mówił tu prezydent. To są rzeczy podstawowe. I co, mamy to zostawić i powiedzieć – panie przewodniczący – że my tutaj będziemy dyskutowali? O czym mamy tu dyskutować? Przecież nikt nam żadnej informacji nie udzieli. Każdy z marszałków ewentualnie powie jak jego spółka funkcjonuje, co zostawił Przewozom Regionalnym, bo nie dał rady jeszcze tego zorganizować i że ma zamiar zorganizować. Ale panowie nic tu nie powiedzą, co zrobią w 2019 r., kiedy w ich województwie ich spółka przegra. A jak przegra to będziecie likwidowali swoje Przewozy Regionalne i nie ma żadnego zabezpieczenia, żebyście mogli cokolwiek z tego odzyskać. Wejdzie tam przewoźnik, który wygra przetarg. Taka jest sytuacja. I my, jako posłowie, mamy powiedzieć, że nam ta informacja ze strony Prezesa Rady Ministrów jest niepotrzebna? Po co nam to? Niech się to wszystko wali, tak? Bo jeśli nie chcemy tej informacji, to znaczy, że niech się to wszystko wali. Ja nie chcę, żeby się to wszystko waliło. Dlatego uważam, że premier czy ktoś w imieniu premiera musi zebrać te informacje, ktoś musi przedstawić politykę rządu w tym zakresie i ktoś musi posłom – a nie tylko Komisji Infrastruktury – powiedzieć, co się z tym dalej będzie działo. Bo sprawa Przewozów Regionalnych na terenie poszczególnych województw jest dla każdego posła sprawą ważną, gdyż każdy poseł odpowiada przed swoimi wyborcami i upomina się o to, żeby środki publiczne nie były marnotrawione. Bo środki samorządów są też środkami publicznymi. A poprzez swoją niefrasobliwość rząd w tej chwili was samorządowców zmusza do marnotrawienia środków. Bo wydanie tak dużych środków na funkcjonowanie czegoś przez kilka lat tylko jest właściwie głupotą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście udzielę głosu kolejnym posłom, tylko poruszę jedną kwestię w tym momencie. Otóż, panie przewodniczący, nie chciałbym tu prowadzić dyskusji i polemiki co do ustroju przyjętego w Polsce. My mamy regiony samorządowo-rządowe, a nie odwrotnie. W związku z tym chciałbym, abyśmy nie prowadzili dyskusji ile jest cukru w cukrze. Bardzo proszę, pan poseł Rzońca. Nie? To wobec tego pan poseł Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Postaram się dużo krócej przedstawić moją wizję. Szanowni państwo, panie przewodniczący, panie ministrze. Przede wszystkim, żebyśmy mogli poważnie rozmawiać i znaleźli rozwiązanie, to powinna być przygotowana rzetelna analiza kosztów. Ciągle domagam się jej. Kilka tygodni temu, czy miesiąc temu, była tu pani minister. Pani profesor – wprawdzie nie od kolei – wysłuchała tego, co mówiłem z wielkim przejęciem. I na tym się skończyło. Tak więc jeszcze raz powiem – domagam się, domagamy się, żebyście zrobili prawdziwą analizę kosztów przewozów, m.in. pasażerskich. Jakie są te prawdziwe koszty? Co w tych przewozach stanowi największy koszt? Czy to jest PLK? Jak to wygląda w porównaniu z przewozami drogowymi? Wtedy będzie można zorientować się, jaka to jest konkurencja.

Kolejna sprawa. Pasażer na kolei powinien mieć zapewniony komfort. A komfort w tym przypadku polega na tym, żeby była duża częstotliwość przejazdów, żeby nie trzeba było się martwić, że jak ktoś spóźni się na pociąg, to potem pół dnia czeka na następne połączenie, żeby dotrzeć do domu czy do pracy. Tu musi być taka częstotliwość, jaka jest zapewniona na drogach, gdzie autobusy jeżdżą co pół godziny, co 15 minut.

Następna sprawa. Musi być zapewniona szybkość przewozu pasażerów. Jeżeli przejazd będzie trwał trzy razy dłużej, to nikt koleją nie będzie jeździł. Szanowni państwo,

panie ministrze, nikt koleją nie będzie jeździł. Idąc waszym tokiem rozumowania wszystkie koszty zlikwidujemy wtedy, kiedy zlikwidujecie kolej. Wtedy nie będziecie mieli żadnych kosztów, żadnego zadłużenia i nie będziecie mieli żadnych problemów. I do tego prawdopodobnie dążycie. A dzisiaj w całej Europie kolej jest najbardziej ekologiczna, ale trzeba do tego interesu dokładać. Państwo ma dokładać, a nie obciążać pasażerów niewiadomo jakimi kosztami. Trzeba umieć podchodzić do tego marketingowo.

Obserwuję to wszystko. Wiem, że pociąg z Krakowa do Tarnowa jedzie 2 godziny, bo tam jest remont. Jednak w to miejsce weszły autobusy i one jeżdżą co 15 minut i pokonują tą trasę w niecałą godzinę. I to jest konkurencja. Być może za 14 zł, nie pamiętam ile. Ale jeśli mamy dokładać do lotnisk 15 mln zł – np. w Rzeszowie – to lepiej dołożyć te pieniądze do tych biletów i wtedy więcej ludzi będzie jeździło. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Abramowicz.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisja. Chciałbym na początku zwrócić się do pana przewodniczącego związków zawodowych. Pan podał bardzo dokładny opis i analizę tego, co się dzieje na kolei. Taka jest prawda. Ale mam dla pana złą wiadomość. Otóż pan uważa, że po dzisiejszym posiedzeniu Komisji coś się zmieni. Ja panu odpowiem, że nic się nie zmieni. Dokładnie rok temu, a może rok i dwa miesiące temu, odbyło się posiedzenie zwołane z mojej inicjatywy z powodu tego kuriozum, o którym pan mówił, dojeżdżania kolei regionalnych do granic województw. Odbyła się dyskusja, byli przedstawiciele rządu. Myśli pan, że ktokolwiek palcem kiwnął, żeby to zmienić? Nie. Rządzącym w ogóle nie zależy na tym, żeby uruchamiać te środki, które jeszcze można uruchomić i przeznaczyć na rozwój gospodarki. Jeżeli przedstawiciel rządu słuchał przez 3 godziny tych opowieści, które pan dzisiaj podsumował bardzo szybko, i nie zrobił nic, to znaczy, że nie ma woli. I tej woli nie będzie.

Dzisiaj jest sytuacja taka. Na przykład pakuje się ogromne pieniądze w remonty torów. Choćby na odcinku Warszawa – Terespol. To jest mój rejon, bo wybrany zostałem z Białej Podlaskiej. Zainwestowano tam 1 mld zł w remont tego odcinka. Czas połączenia z Terespola do Warszawy skrócił się o godzinę. W zasadzie były wszelkie przesłanki spełnione, żeby tam zaczęły jeździć pociągi. Tymczasem po wykonaniu tego remontu za 1 mld zł pociągi zlikwidowano. Obcięto kursy. One jeżdżą tylko rano i wieczorem. Kiedy pytałem, usłyszałem, że Intercity nie opłaca się. Być może rzeczywiście nie opłaca się, bo ludzie nie jeżdżą, gdyż bilet kolejowy kosztuje 45 zł a 20 zł połączenie busowe. A wiadomo, że w tak biednym rejonie ludzie wybiorą bus. Jest niewygodnie, niebezpiecznie, nieekologicznie, ale jadą, bo każdy liczy pieniądze.

Jest pytanie – jeżeli remontuje się tory za tak ogromne pieniądze i to potem wchodzi jako amortyzacja do majątku PLK, to w jaki sposób ma ona ustalić cenę kilometra, aby być konkurencyjną na rynku? Nie ma takiej siły. Ale tego nie rozwiąże pan, panie przewodniczący związków zawodowych. My też nie rozwiążemy, jako posłowie opozycji. Nawet posłowie koalicji też tego nie rozwiążą. To musi być decyzja rządu, co dalej z tym zrobić.

I druga sprawa, którą pan poruszył. To już można zrobić łatwiej – chodzi o koordynację tych wszystkich rozkładów jazdy. Przede wszystkim trzeba skończyć z tymi regionalnymi kolejami. To powinno wrócić z powrotem do spółki PKP. To powinno być skoordynowane, bo wtedy obniża się koszty. I tu podał pan doskonały przykład, że pociąg zwozi pasażerów do stacji węzłowej, a potem rozwozi się ich dalej. A jaka jest dzisiaj sytuacja? Właśnie na tej mojej, linii marszałek województwa lubelskiego wozi pasażerów z Terespola do Łukowa, potem pociąg skręca do Dęblina i jedzie do Lublina. Na odcinku prostym Terespol – Warszawa jedzie się prosto z Łukowa do Siedlec, ale pociąg już tam nie jedzie, bo to już nie nasze województwo. I marszałek odmawia sfinansowania tego połączenia, bo mówi, że woli, żeby to było w województwie lubelskim. W związku z tym pasażerowie nie jeżdżą, bo nie mają interesu jechać 5 godzin do Lublina, jeśli mogą dojechać w 2 godziny do Warszawy busem. I niestety, jeżeli tego rząd nie weźmie w swoje

ręce, to dalej tak będzie. A to jest marnotrawienie środków publicznych i wszystkiego po kolei.

Jest pytanie takie, panie przewodniczący naszej Komisji – a myślę, że ma pan przełożenie na rząd – po co my inwestujemy te ogromne pieniądze w remont tych kolei? Po co? Po to, żeby nie jeździły tam pociągi? Jeżeli tak, to jest bez sensu. To rozbierzmy tory, zaorajmy wszystko i zróbmy te autostrady i niech samochody jeżdżą. Zdecydujmy się. Jeżeli inwestujemy w remonty torów, to tymi torami powinny jeździć pociągi, a tymi pociągami mają się przemieszczać ludzie, żeby było im wygodniej. I jeżeli rząd nie weźmie za to odpowiedzialności, nie znajdzie sposobu dofinansowania tego całego systemu, to niestety kolej będzie coraz bardziej demontowana.

Dzisiaj jest sytuacja taka, jak tu powiedział kolega poseł przede mną, że wygląda na to, iż dla Zarządu PKP byłoby najlepiej, gdyby te pociągi w ogóle nie jeździły. Nie byłoby kłopotów, nie spóźniałyby się, tak? A pan prezes Karnowski, który kiedyś powiedział na naszym posiedzeniu Komisji, że z wszystkim premiami, dodatkami bierze miesięcznie 130 tys. zł, dalej miałby te 130 tys. zł. Bo minister odpowiedzialny za to nie zmienił mu sposobu wynagradzania, tak? Myśmy mówili – taki sposób wynagradzania „czy się stoi, czy się leży 130 tysięcy miesięcznie się należy”, to nie jest dobry sposób. To powinien być sposób wynagradzania za wykonane dzieło. Za to, żeby połączenia były skorelowane, rozkłady jazdy dobrze ułożone itd., itd.

Proszę państwa, już kończę. Ostatnia sprawa. Jak państwo sobie wyobrażacie taką sytuację, kiedy dwa miasta: Kraków i Warszawa...

Głos z sali:

Do rzeczy.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Bardzo do rzeczy zaraz powiem. Otóż, w relacji Kraków – Warszawa o godzinie 20.15 odchodzi ostatni pociąg z Warszawy do Krakowa. Może panią to nie interesuje, ale powiem pani tak – w normalnie urządzonym państwie to jest niemożliwe. Kiedy jeszcze przylatują samoloty do Warszawy, kiedy jeszcze przyjeżdżają inne pociągi do Warszawy, dwa największe miasta w Polsce kończą swoje połączenia kolejowe i o godzinie 20.15 odchodzi ostatni pociąg. Kto takimi pociągami będzie jechał? Niech pani mi to wytłumaczy. Ktoś przyleci później samolotem do Warszawy i musi brać hotel, przyjedzie wieczornym pociągiem ze Szczecina i musi brać hotel, bo dalej do Krakowa nie dojedzie. Kto za to odpowiada? Czy to jest trudne, aby akurat ten problem załatwić? Żeby ten pociąg jechał np. o godzinie 23.00 i zbierał wszystkich pasażerów, którzy przylecieli czy przyjechali do stolicy.

Dlatego, panie przewodniczący, jako poseł nie jestem już optymistą. My tu mówimy, opowiadamy, pan minister przychodzi, wychodzi, za rok się spotkamy i pan powie to samo, my to samo potwierdzimy. Niestety, przy tej koalicji rządzącej, przy tych urzędnikach na poprawę nie ma żadnych szans.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Powiem bardzo krótko. Pan doskonale wie, że tory są dlatego remontowane, modernizowane, bo rozwijamy – zresztą to naturalne, optymalne działanie – zrównoważony rozwój transportu, a więc transport samochodowy, kolejowy a także powietrzny. Pan poseł Czerwiński, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący zaprosił pan nas na posiedzenie po to, żebyśmy mogli omówić i podjąć decyzję, co do debaty na posiedzeniu Sejmu albo podebatować gdzieś indziej na temat kolei regionalnych. W moim odczuciu decyzja o tym czy ma to być debata plenarna czy na Komisji ani mnie grzeje ani ziębi. Najchętniej wziąłbym monetę i co wypadnie, to tak bym głosował. Trzeba jednak zastanowić się, jaki jest cel takiej debaty. Dzisiaj mieliśmy dyskutować o tym, czy debata plenarna, czy nie. Tymczasem każdy z występujących posłów większą część swojej wypowiedzi poświęcił ocenie sytuacji, a nie temu, nad czym mieliśmy dzisiaj dyskutować. Dlatego krótko powiem – jeśli komuś zależy na tym, żeby jeszcze podnieść temperaturę polityczną tego

działania, to powinien dążyć do debaty plenarnej, bo tam będzie jeszcze więcej emocji politycznych, a najmniej merytorycznych argumentów w tej sprawie. Jeśli ktoś z opozycji pomyślałby o tym co mówi, to właściwie mógłby powtórzyć za mną, że w tej chwili jest potężna wiedza i wiara posłów opozycyjnych, iż nasz rząd potrafi lepiej zarządzać Przewozami Regionalnymi niż wszystkie zarządy do tej pory. Bo takie właśnie były wnioski: niechże to rząd weźmie, to na pewno będzie lepiej. Przynajmniej tyle optymizmu w tych wypowiedziach usłyszałem.

A teraz dlaczego, moim zdaniem – gdybym był odpowiedzialny za Przewozy Regionalne – nie forsowałbym przeprowadzenia debaty publicznej. Otóż dlatego, iż zależałoby mi na tym, żeby nie było tego, co np. pan przewodniczący związków zawodowych powiedział, tzn. że podróżni uciekną. Fakt jest faktem – jeśli kiedyś zdecydowaliśmy o decentralizacji państwa i powstały np. w tym samym budynku dwa urzędy: urząd wojewódzki i urząd samorządowy czy urząd marszałkowski, to urzędnicy pracujący w jednostce samorządowej zarobią dwa razy więcej niż urzędnicy państwowi. Mówimy o urzędnikach, którzy mają ten sam zakres obowiązków. Dlaczego? Bo samorząd premiuje zadanie ważne i premiuje ludzi zatrudnionych przy tym zadaniu. I jeśli my podejmowaliśmy decyzję w 2008 r. o przekazaniu zadania do samorządów, to jaka była wtedy alternatywa? Jakie wtedy były warianty? Jeden był taki, że z kasy państwa mamy wyłożyć 12,5 mld zł na restrukturyzację kolei, bo bez tych 12,5 mld zł nic się nie zmieni. Jak miała być spłacona ta pożyczka? Późniejszymi akcjami, które kolej miała przekazać państwu. I nie chcę tu porównywać tej sytuacji ze starym kawałem o psach i kotach.

Proszę państwa, proszę zwrócić uwagę, że podjęliśmy decyzję, iż damy źródło finansowania oddłużenia przewozu regionalnego – i taki był udział w podatku od osób fizycznych – po to, żeby nie dać zadania bez źródła finansowania. I fakt jest taki, że gdzieniegdzie funkcjonują te przewozy regionalne bardzo dobrze, a gdzieniegdzie trzeba je lokalnie omówić, co z tym zrobić. Czy trybuna sejmowa jest najlepszym miejscem, żeby te lokalne sprawy korygować? Jestem daleki od tego, by takie rozwiązanie forsować. Dlatego ostatnia sprawa, o której chcę teraz powiedzieć, dotyczy tego, iż apeluję do pracujących w Przewozach Regionalnych, aby pomyśleli o tym czy celem jest to, żeby rozwiązać problem i być może stworzyć warunki do dalszego funkcjonowania, czy też to, żeby „wygadać się” politycznie, z czego wiele się nie osiągnie. Bo o przyszłości kolei regionalnych będą decydować podróżni, którzy albo wsiądą do pociągów, albo nie wsiądą.

Znam jeden przykład kolei regionalnych – małopolskich – gdzie marszałek województwa kupił piękne wagony i lokomotywy i przekazał je Przewozom Regionalnym. Tu poseł Wojtkiewicz mówi, że stoją. Ja zaraz powiem, dlaczego stoją. Otóż dlatego, że niektórzy chcą rekultywować trasę kolejową Nowy Sącz – Kraków, gdzie nie ma ludzkiej siły – bez przebudowy trasy kolejowej – żeby skrócić przejazd przynajmniej do 2 godzin, bo w tej chwili pociąg jedzie, choćby nie wiem jak szybki, 3 i pół godziny i płaci się za to 50 zł. Tymczasem co 15 minut kursuje nie bus tylko komfortowy autobus z klimatyzacją, który jedzie 2 godziny, a bilet w nim kosztuje 14 zł. I to jest wyzwanie dla Przewozów Regionalnych w Małopolsce. Jeśli ktoś złoży lepszą ofertę, to marszałek na 1000% to kupi.

Stąd, wnoszę o to, żeby państwo inicjujący tę debatę, sami zdecydowali czy chcecie politycznej dyskusji, czy też chcecie racjonalnych argumentów co zrobić, żeby przyszłość była po waszej stronie, a wtedy siadajmy do stołu i dyskutujmy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Pan poseł Piontkowski, tak? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Tak, panie przewodniczący. Jestem przykładem posła, który nie jest członkiem Komisji Infrastruktury, ale interesuje mnie akurat ten temat, bo w każdym regionie, niestety, kolej jest jakimś problemem. Mam dwie uwagi, odnosząc się do wypowiedzi pana posła Czerwińskiego. Rzeczywiście najpierw należałoby rozstrzygnąć, czy dzisiejsza dyskusja ma zakończyć się tylko głosowaniem, gdzie dalej będzie dyskusja na temat Przewozów Regionalnych: czy w Komisji, czy w Sejmie? Jeżeli nawet większość koalicyjna przyjmie, że ma to być tylko i wyłącznie w Komisji, to, jak rozumiem, materiał, który został dostarczony na dzisiejsze posiedzenie, jest zupełnie niewystarczający do tego, aby

rozmawiać o sytuacji w Przewozach Regionalnych. Nawet laik spoza Komisji wyraźnie widzi, że informacje dostarczone przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju są – mówiąc delikatnie – dalece niewystarczające. Bo, jeżeliby przyjąć, że temat przywołany przez Klub Parlamentarny Solidarnej Polski miałby dotyczyć tylko i wyłącznie spółki Przewozy Regionalne, to tak naprawdę dzisiaj niewiele na temat sytuacji Przewozów Regionalnych, jako spółki, dowiedzieliśmy się. I nie wiemy tak naprawdę czy pytanie zadane w stanowisku tego Klubu, tzn. czy planowany podział spółki na mniejsze podmioty rzeczywiście nastąpi, czy też nie.

Pan prezes był łaskawy tylko bardzo enigmatycznie powiedzieć, że w tej chwili planowane jest usamodzielnienie poszczególnych oddziałów, a kilka minut później dodał, że te samodzielne oddziały w przyszłości będą łączone w jakieś większe grupy. Tak więc, tak naprawdę słuchając pana prezesa, my nie wiemy, w którym kierunku ta restrukturyzacja Przewozów Regionalnych idzie. Warto byłoby uzyskać bardziej szczegółowe informacje, aby posłowie zainteresowani tematem mogli jakąś wiedzę na ten temat posiąść.

Jeszcze bardziej zastanawiający jest fakt, że nikt ze współwłaścicieli spółki, czyli przedstawicieli urzędów marszałkowskich, nawet zdania nie powiedział na temat tego, co marszałkowie mają zamiar robić ze swoją spółką. Bo jeżeli mają robić to, co niektórzy marszałkowie już zrobili, tzn. tworzyć konkurencyjne spółki w każdym województwie, to po co tak naprawdę spółka Przewozy Regionalne dzisiaj w Polsce jest potrzebna i komu? Jeżeli nie jest potrzebna samorządom wojewódzkim, to może rząd powinien się zastanowić, czy decyzja o przymusowym przekazaniu – bo trudno to inaczej nazwać – Przewozów Regionalnych samorządom wojewódzkim była słuszna. Czy dzisiaj rząd nie powinien wrócić do punktu wyjścia i zastanowić się – wobec tych problemów, o których mówił choćby przewodniczący związków zawodowych – kiedy brak tak naprawdę koordynacji działań między poszczególnymi spółkami kolejowymi, czy nie trzeba wrócić do tworzenia wspólnej ogólnokrajowej polityki kolejowej, obejmującej nie tylko przewozy międzyregionalne i międzynarodowe, ale także połączenia regionalne? Bo trudno sobie wyobrazić logicznie funkcjonującą sieć transportową, w której każdy właściciel podmiotu, jakim są spółki PKP, będzie oddzielnie tworzył chociażby rozkład jazdy.

Przecież przewozy międzywojewódzkie w sposób naturalny powinny – przynajmniej na logikę tak to wygląda – uzupełniać się z lokalnymi i regionalnymi przejazdami. Z tego, co choćby dzisiaj na tej sali padło, wynika, że tak w bardzo wielu a być może nawet w przeważających wypadkach nie jest. To znaczy, że prawdopodobnie ten pomysł sprzed kilku lat wydzielenia Przewozów Regionalnych dla samorządów wojewódzkich chyba się nie sprawdził. Nie usłyszeliśmy dzisiaj od przedstawiciela Ministra Infrastruktury i Rozwoju czy on podtrzymuje, iż decyzja sprzed kilku lat o sztucznym podziale spółek kolejowych jest właściwa, czy nie. Pan minister powiedział tylko, że nic nie może zrobić, bo nie może zdobyć informacji. Chyba nie na tym polega rola polskiego rządu, który ma dbać o spójność terytorialną – także pod względem komunikacyjnym – żeby nam powiedział, że nic nie potrafi zrobić.

Mówiąc o sytuacji spółki Przewozy Regionalne, tak naprawdę nie uzyskaliśmy również informacji na jakim etapie ta spółka jest dziś, poprzez porównanie danych finansowych, danych przewozowych, taborowych, danych dotyczących zatrudnienia w tej spółce na przełomie kilku ostatnich lat. Pan prezes w ciągu kilku minut powiedział: jest fajnie, będzie jeszcze lepiej, zwolnimy 20 osób. No, ale – panie prezesie – w spółce pracuje chyba kilka tysięcy osób. Dwadzieścia osób w tę czy w tę, to tak naprawdę w ogóle nie wpływa na sytuację spółki. A jednocześnie w regionach w każdym z województw mówi się o zwolnieniach od kilkudziesięciu do kilkuset osób. W każdym z województw. To znaczy, że skala zwolnień, która być może w skali kraju nastąpi, będzie obejmowała może nawet kilka tysięcy osób, a o nich nawet pan nie wspomniał.

To, o czym my dyskutujemy? Bez względu na to gdzie dalsza dyskusja ma się toczyć muszą być uzupełnione materiały zarówno ze strony samej spółki Przewozy Regionalne, ale i także ze strony rządu na temat tego, co z tym problemem ma zamiar dalej robić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Postaram się mówić krótko. W żaden sposób nie mogę się zgodzić z tym, co powiedział pan poseł Czerwiński. To nie jest tak, że dzisiaj można sobie rzucić monetą w sprawie Przewozów Regionalnych: orzeł – przewozy tak, reszka – przewozy nie. Nie można mówić o losie 10 tysięcy ludzie ot tak sobie spod dużego palca. Rozumiem, że dzisiaj jest taki ogólny trend niszczenia, demontażu struktur państwowych. No, cóż tam los Przewozów Regionalnych i 10 tysięcy pracowników! Cóż to jedność komunikacyjna, jedność państwa, jeżeli chodzi połączenia kolejowe! Otóż to nie jest tak, że wszystko mi jedno, czy dzisiaj rozmawiamy o tym na posiedzeniu Komisji, czy debatujemy na ten temat na sali sejmowej. To nie jest kwestia podgrzewania emocji politycznych w tym politycznym garnku, w którym ucierają się różne poglądy, panie pośle Czerwiński.

Apeluję też i zwracam się tymi słowy do pana koleżanek i kolegów. To nie jest tak, że dzisiaj wystarczy posiedzieć i utrzymać kworum, żeby przypadkiem ktoś z opozycji nie zgłosił wniosku o sprawdzenie kworum i nie wniósł o zamknięcie posiedzenia Komisji. To nie jest tak, że znajdzie się 14 głosów – bo tyle wystarcza – i przegłosujecie każdą propozycję za. Nawet tę, żeby nie przenosić debaty na posiedzenie Sejmu. Nawet tę, żeby pozytywnie zaopiniować projekt ustawy w sprawie upadłości spółek kolejowych. A nawet to, żeby przegłosować każdy kolejny projekt, który będzie godził w strategiczne interesy państwa.

Panie ministrze, pan w swoim wystąpieniu odniósł się do kwestii własności spółki Przewozy Regionalne. Rzeczywiście, dla finansisty wszystko się zgadza po stronie ma i po stronie winien, aktywa i pasywa. Wszystko jest okej! Nawet, gdyby panu przyszło, jako ministrowi, mówić czy odnosić się do kwestii inwestycji w Przewozach Regionalnych – no to nijak, bo to przecież „osobne ciało", osobny podmiot gospodarczy. Poprzedni szef resortu transportu powiedział, że kolej to biznes, jak każdy inny i koleją może zarządzać każdy biznesman. Obojętnie czy jest on finansistą, czy jest inżynierem specjalizującym się w komunikacji, czy jest kolejarzem, czy kimkolwiek innym. To jest biznes, jak każdy inny, stąd też finansiści mają uzasadnione prawo do tego, żeby zarządzać kolejami. Ale to tak do końca nie jest, panie ministrze. To nie jest tak, że pan przyjdzie na posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury i pan powie: to nie jest mój biznes, to nie jest biznes rządu, bo zgodnie z ustawą o organizacji transportu zbiorowego za transport zbiorowy na terenie województwa odpowiadają marszałkowie, marszałkowie organizują przewozy.

Panie ministrze, dzisiaj przedstawiciele niektórych marszałków śmieją się w kułak – widziałem to wcześniej, kiedy występował pan przewodniczący Tchórzewski. Otóż, śmiali się w kułak, ciesząc się z takich refleksji po wystąpieniu pana ministra Tchórzewskiego, który mówił o tym, że sypie się układ organizacji transportu kolejowego w Polsce. Oczywiście, można w ten sposób podejść. Ale ci przedstawiciele samorządów zapomnieli o tym, że jeszcze rok temu w błoto wyrzucono – nie wiem czy ci sami, czy ich koledzy ze Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego – 400 mln zł. Ponad 400 mln zł kosztuje głupota, ignorancja, indolencja, brak wyobraźni i jakikolwiek brak perspektywy tego czym skutkują podejmowane decyzje. Być może, gdyby ci urzędnicy samorządu województwa śląskiego gwarantowali swoim majątkiem prywatnym – mieszkaniami, mieniem ruchomym – swoje decyzje, to dzisiaj goli i weseli byliby doskonałym przykładem, jak nie należy postępować. Ale ponieważ łatwo się rozdaje nie swoje, bardzo łatwo decyduje się nie ryzykując ani groszem z majątku własnego, to można podejmować takie decyzje, można się śmiać, można kpić. I można mówić: co mi tam, rzucam monetą – wypadnie orzeł, to porozmawiamy na sali sejmowej, wypadnie reszka, niech zlikwidują Przewozy Regionalne, skończymy debatę na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury. To pana poprzednik powinien odpowiedzieć i mam nadzieję, że odpowie za decyzję UTK, którą nadzorował półtora roku temu, a która wydała koncesję dla Kolei Śląskich, co było powodem załamania.

To, o czym mówił pan przewodniczący – były minister – Tchórzewski to są fakty. To są realne wizje tego, co może nastąpić w latach 2018-2019, kiedy wejdzie w życie IV

pakiet kolejowy. Owszem, można powiedzieć panie ministrze – to nie jest nasz problem. Dzisiaj można umyć ręce jak Piłat i powiedzieć: w 2008 r. przekazaliśmy to wszystko samorządom wojewódzkim, dzisiaj nas to nie interesuje. Ale to nie jest tak. Rząd zawsze ponosi odpowiedzialność za obszar, którym zawiaduje. A pan przewodniczący Komisji Infrastruktury może powiedzieć, że strukturalnie są rozdzielone obowiązki, jeżeli chodzi o organizację komunikacji. Ale, panie przewodniczący, nigdy, ale to nigdy, nie odejdzie pan ani rząd od odpowiedzialności za to, co dzieje się w tym kraju. I jeżeli mamy ustawowe formuły nadzorcze i je wykorzystujemy, to dobrze. A jeżeli ich nie mamy, to jest jeszcze polityczna odpowiedzialność. Bo mało kto tak odpowiada za Przewozy Regionalne, jak dzisiaj Platforma Obywatelska. I proszę mi nie imputować, że upolityczniam tę debatę. Piętnastu marszałków województw w Polsce to marszałkowie z Platformy Obywatelskiej. To jest 15/16 udziałów w spółce Przewozy Regionalne. Szefem Platformy Obywatelskiej jest premier Donald Tusk. I jeżeli nie ma instrumentów wynikających wprost z przepisów prawa, to jeszcze jest odpowiedzialność polityczna. Odpowiedzialny politycznie...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, panie przewodniczący...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, ale ma pan delegację do tego, żeby mi przerywać, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, bardzo przepraszam, sekundeczkę. Pani poseł, nie do pani się zwracam, tylko do członka prezydium Komisji. Proszę mi nie przeszkadzać.

Panie przewodniczący Adamczyk, nie chciałbym właśnie ograniczać swobody wypowiedzi, ale naprawdę – do rzeczy, bardzo proszę. To, kto jest kim w naszym, kto jest szefem rządu – wiemy. Bardzo proszę – merytorycznie. Przepraszam, że panu przerwałem.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Myślę, że pragnie pan dokończyć za mnie moje wystąpienie. Nie o to chodziło. Otóż, jak mało kto w tym państwie, premier Donald Tusk odpowiada politycznie za to, co dzieje się z Przewozami Regionalnymi. Doskonale państwo o tym wiecie. I to nie jest kwestia do rzeczy, ad rem, czy mówienie od rzeczy. Bo państwo nie uciekniecie od tej odpowiedzialności politycznej w żaden sposób. Wobec czego przychylam się do głosu poprzedników, aby przenieść tą debatę na salę sejmową. Zaś korzystając z tego, że jestem przy głosie – taka chwila refleksji.

Panie ministrze, pana poprzednik niestety nie wiem z jakich powodów i przyczyn świecił oczyma za Prezesa Grupy PKP SA. Na takie okazje przez 6 ostatnich lat, jak dobrze pamiętam, na każde posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury przychodził minister odpowiedzialny za sprawy transportu, bądź jego zastępca odpowiedzialny za sprawy kolei, zawsze w towarzystwie Prezesa Grupy PKP SA. To się zmieniło po powołaniu pana prezesa Karnowskiego. Pan prezes Karnowski być może uważa, że jego płaca jest zbyt niska, żeby tu bywać w godzinach popołudniowych. Pan prezes Karnowski za czasów pana poprzednika – ministra Massela – przestał przychodzić, jako Prezes PKP SA na posiedzenia Komisji Infrastruktury. Apeluję do pana – zróbcie coś z tym, może trzeba zwołać radę nadzorczą PKP SA i trzeba podwyższyć pensum pana prezesa Karnowskiego na przykład do kwoty 150 tys. zł albo 200 tys. zł i niechże prezes Karnowski odpowiada również w sprawach organizacji przewozów kolejowych pasażerskich, podobnie jak i pan. Nawet, jeśli nie ma związków z Przewozami Regionalnymi. Bo wbrew pozorom nie ma związku – może wbrew przepisom. Tak więc, zwracam się z apelem do pana: niech pan nie kontynuuje tej tradycji pana ministra Massela. Minister Massel nie miał żadnego wpływu – jak się okazało – żeby na posiedzenia Komisji Infrastruktury przychodził prezes Karnowski. Może pan ten wpływ będzie miał – czego panu życzę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wydawało mi się, że tydzień temu czy dwa tygodnie temu obecność pana prezesa Karnowskiego wypełniła oczekiwania także pana przewodniczącego. Tak, tak, ale był do dyspozycji Komisji.

Pan poseł Rzońca jeszcze się zgłosił. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Pytam państwa posłów. Zamykam listę. Oczywiście, potem udzielę głosu gościom. Udzielam głosu panu posłowi Rzońcy, który wcześniej odmawiał, ale teraz zdecydował się zabrać głos. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Nie śmiałbym odmówić, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wszyscy w Komisji słyszeli.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, tylko że wcześniej zgłaszali się inni posłowie. Drodzy państwo, sprawa jest jednak poważna. Stanowczo chciałbym się sprzeciwić głosowi kolegi Czerwińskiego, ponieważ w 2008 r. decyzją rządu przekazano samorządom spółkę Przewozy Regionalne.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, decyzją parlamentu, ustawą.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. To była inicjatywa rządu. Ja przy tym byłem. Ona się długo rodziła. Oczywiście wcześniej była stosowna ustawa. Ale *de facto* całą tę kwestię rozgrywał rząd i gdyby rząd wywiązał się ze zobowiązań wobec spółki Przewozy Regionalne, dziś problem byłby dużo mniejszy. Stąd też mój głos. Od razu podkreślę – będę mówił krótko. Otóż, nie będzie takiej sytuacji, że spółka Przewozy Regionalne sama dzisiaj zgłosi, że nie chce być spółką. Karpie same nie lubią się zabijać na święta – to wiemy. Nie będzie też takiej sytuacji, że minister dzisiaj powie nam, iż on bierze całą odpowiedzialność – bo nie może wziąć tej odpowiedzialności. Wobec tego rodzi się pytanie: jakie jest wyjście z sytuacji? Wyjściem z sytuacji jest mądra, dobra debata w Sejmie. Dlatego, że są poważne zobowiązania finansowe jednego podmiotu wobec drugiego podmiotu, że są zaszłości historyczne. I tu szczególnie apeluję do posłów z koalicji: Platformy Obywatelskiej i PSL, żeby nas poparli, abyśmy mogli o tym w Sejmie podyskutować, żeby premier i minister finansów usłyszeli historię relacji finansowych między rządem a spółką Przewozy Regionalne. Jeśli to udałoby się zrealizować, to myślę, że znaleźlibyśmy się wszyscy w innej sytuacji i nie tracilibyśmy po raz kolejny – tak, jak to robimy – czasu. Bo rzeczywiście Komisja Infrastruktury nie rozwiąże tego problemu, gdyż nie ma do tego żadnych kompetencji.

Dlatego też, zgłaszam – panie przewodniczący – mam formalny wniosek o przegłosowanie kwestii, w której zebraliśmy się. Z tym, że mam prośbę, aby uzupełnić wniosek posłów z Solidarnej Polski jeszcze o jeden punkt, a mianowicie, żeby w Sejmie podczas debaty była także dyskutowana kwestia zobowiązań finansowych jednego podmiotu wobec drugiego. To musi być wyraźnie powiedziane, jakie w ostatnich latach zapadły wyroki sądu dotyczące spółki Przewozy Regionalne, a generalnie relacji między spółką Przewozy Regionalne a Skarbem Państwa. To są wyroki Europejskiego Trybunału dotyczące stawek dostępu do linii kolejowych i to są inne wyroki czy tzw. sprawy w toku. Uważam, że ten zakres, który jest ujęty w piśmie Ministra Infrastruktury i Rozwoju do pana przewodniczącego, można byłoby spokojnie o te kwestie poszerzyć. Wtedy spokojnie wszyscy wysłuchamy tego, w którym jesteśmy miejscu. Dlatego mam propozycję, aby przejść do głosowania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, bardzo krótko pozwolę sobie teraz kilka słów powiedzieć. Otóż, jeśli nawet zdecydujemy dzisiaj, że oczekujemy dyskusji w sali plenarnej, to nie uważam, iż trzon tej dyskusji nie będzie oparty o członków Komisji Infrastruktury. Gdzie, jak nie tutaj ta debata powinna się toczyć? Ona powinna się toczyć w gronie posłów najbardziej kompetentnych w tym obszarze. I to właśnie dlatego pani marszałek skierowała ten wniosek do naszej Komisji. Ta debata tutaj powinna się odbywać i ona się odbywa. W związku z tym, ja wyciągam z tego zupełnie inny wniosek, ale pozwolę sobie go sformułować na koniec. I proszę nie umniejszać kompetencji ani sobie, ani kolegom z Komisji.

Po drugie. Pan jest doświadczonym posłem. Nie ma żadnej możliwości regulaminowej rozszerzania tematyki. To jest wniosek Klubu Parlamentarnego Solidarnej Polski. I w tym miejscu chciałem także zaznaczyć, że zła to praktyka, iż Klub występuje z kolejnym wnioskiem – bo debatowaliśmy na dwóch posiedzeniach o sytuacji w PKP – i nie ma przedstawiciela wnioskodawców. Co to oznacza? To oznacza, że podrzuca się tematy do debaty politycznej. I dzisiaj tego elementy tutaj mamy – nie chciałbym nikogo z imienia i nazwiska wymieniać – zamiast merytorycznej dyskusji. A rzeczywiście jest wiele problemów, na które między innymi pan przewodniczący Miętek zwrócił uwagę: a to wzajemne roszczenia, o których też pan poseł przed chwilą mówił, a to pomijanie zatrudniania własnych ludzi itd. Jednak w tej chwili chcę podkreślić najważniejszą rzecz – otóż, państwo posłowie albo nie słuchaliście informacji pana ministra, albo nie przeczytaliście tej informacji, bo jest w niej wyraźnie napisane – tu cytuję – „obecnie trwają przy udziale przedstawicieli Ministra Infrastruktury i Rozwoju prace nad wypracowaniem rozwiązań zapewniających właściwe funkcjonowanie spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. Z punktu widzenia Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, podstawowym celem wszelkich działań jest zapewnienie funkcjonowania runku przewozów regionalnych i ciągłości świadczenia usług w oparciu o podmioty prowadzące zbilansowaną działalność, bez konieczności dokonywania w przyszłości kolejnych interwencji strony rządowej." Koniec cytatu. Chcę państwu powiedzieć, że jestem, jako przewodniczący Komisji, zapraszany na te spotkania i wiem, że te prace trwają i wiem, że one postępują. To nie są łatwe prace. I proszę nie próbować tak zdecydowanie wyrażać opinii, że tak łatwo wkroczycie w kompetencje samorządów wojewódzkich. Nie po to kiedyś zgodziliśmy się po 1989 r. na ustrój państwa taki, a nie inny, żebyśmy dzisiaj narzucali wolę. To wszystko w tym momencie. Jest wniosek formalny, ale wcześniej zgłaszał się jeszcze pan marszałek. Bardzo proszę o przedstawienie się, bo państwa z samorządów nie znam.

Członek Zarządu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego Bogdan Romaniuk:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Bogdan Romaniuk – członek Zarządu Województwa Podkarpackiego. Szanowni państwo, chciałbym tutaj zwrócić uwagę na wypowiedź pana przewodniczącego Tchórzewskiego, który w swym wystąpieniu od razu jakby zaznaczył kwestię dzisiejszego porządku dziennego, gdzie rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu, na podstawie Informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju, wniosku Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji Prezesa Rady Ministrów na temat sytuacji w Przewozach Regionalnych", jest jakby meritum dzisiejszego posiedzenia. To, że jest źle w Przewozach Regionalnych usłyszeliśmy tutaj. Rzeczywiście prace trwają, ale ja pozwolę sobie na króciutką analizę, jak sytuacja wygląda, dlaczego my, marszałkowie, obawiamy się tej sytuacji, jaka jest w Przewozach Regionalnych.

Otóż, na tę sytuację zasadniczy wpływ ma zróżnicowane podejście województw, tj. wspólników spółki do perspektywy dalszej jej działalności. Część województw, dla których pasażerski transport kolejowy ma znaczenie podstawowe, uznała, że sytuacja ekonomiczno-finansowa spółki zagraża dalszemu jej funkcjonowaniu. Sytuację tę określają m.in. wysokie zadłużenie przekraczające wartość majątku, tj. 1 mld 235 mln zł.

Szanowni państwo, jeżeli ja mógłbym coś państwu zasugerować, to przede wszystkim chciałbym przypomnieć, że 9 grudnia 2008 r. dwie strony podpisały porozumienie: strona rządowa, w imieniu której przedstawicielem był minister infrastruktury Cezary Grabarczyk i poszczególni marszałkowie. Tak więc, dzisiaj – moim skromnym zdaniem – należałoby zrewidować to porozumienie. Od tego zacząć i pokazać, jak to porozumienie było realizowane na przestrzeni sześciu lat i dlaczego dochodzi do tych problemów.

Rzeczywiście, my marszałkowie odpowiedzialni za Przewozy Regionalne – zresztą zgodnie z ustawą odpowiedzialni jesteśmy za regionalne przewozy – staramy się, by modernizować wspólnie z PLK infrastrukturę, kupujemy nowe szynobusy, dopłacamy do Przewozów Regionalnych niemałe pieniądze. Dlatego też żywo jesteśmy zainteresowani tym, żeby dwie strony wspólnie pochyliły się nad problemem i doszły do jakiegoś konsensusu. Oczywiście potwierdzam to, że pani wicepremier Bieńkowska planuje

spotkanie ze wszystkimi marszałkami w najbliższym czasie. Słyszymy też, że mają być jakieś propozycje ze strony rządu, ale – jak na wstępie powiedziałem, a właściwie powtórzyłem, co m.in. pan przewodniczący Tchórzewski powiedział – to państwo macie dzisiaj zdecydować, gdzie ta debata ma się odbyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ze swojej strony z całą mocą podkreślam, że rzecz nie idzie o miejsce tej debaty. Chodzi o skuteczne rozwiązywanie problemów. W moim przekonaniu najlepszym miejscem jest właśnie Komisja Infrastruktury, bo tutaj są najbardziej kompetentni w tych sprawach posłowie. Przepraszam, jest wniosek formalny, ale wcześniej zgłaszali się goście. Pan prezes spółki Przewozy Regionalne – bardzo proszę.

Prezes Przewozów Regionalnych sp. z o.o. Ryszard Kuć:

Tak, panie przewodniczący. Oczywiście Przewozy Regionalne nie należą do Grupy PKP. Jesteśmy spółką z ograniczoną odpowiedzialnością. I to chciałem sprostować, że do Grupy PKP nie należymy.

Panie przewodniczący, w związku z tym, że pan poseł zwrócił uwagę na moją enigmatyczność w określaniu sytuacji spółki, będę się bronił. I powiem tak – enigmatycznie sporządzono zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Bo dla mnie enigmatyczne jest to, kto wysuwa ten kontekst planowanego podziału spółki. Jako prezes Przewozów Regionalnych, nie znam gremium, które pracowałoby w tym temacie, być może. I w związku z tym nie wiem, nad czym tutaj mielibyśmy dyskutować i jaki materiał miałbym przygotować. Otrzymaliśmy pismo z ministerstwa, żeby na dzień dzisiejszy przygotować informację o stanie zobowiązań, w stosunku do Grupy PKP i w stosunku do firm zewnętrznych. I to zrobiliśmy.

To, o czym państwu opowiadałem, to generalnie w kontekście tego, o czym mówiłem czyli jakiegoś domniemanego podziału, który – jak rozumiem – być może jest opracowywany. Jednak, żeby zadośćuczynić wyrażonej chęci posiadania wiedzy o sytuacji spółki Przewozy Regionalne, co jest jakby drugą kwestią tego spotkania, to już spieszę z informacjami.

Proszę państwa, spółka Przewozy Regionalne pierwszy raz w swojej działalności od 2008 r. ma podpisane umowy z wszystkim samorządami na świadczenie usług na rok 2014, co jest niewątpliwym sukcesem. Jeszcze w ubiegłym roku w czerwcu brakowało trzech takich umów, czyli nie wiedzieliśmy, jak będzie wyglądało finansowanie. Spółka działała w dużej niewiedzy, nie posiadając informacji, jakim budżetem dysponuje dla swojej działalności. Udało nam się w ubiegłym roku od czerwca do grudnia doprowadzić do podpisania z wszystkimi województwami wszystkich umów, w tym jednej umowy intencyjnej w formie porozumienia – chodzi o województwo małopolskie, które *de facto* zażądało od nas spełnienia pewnych warunków, których nie możemy obecnie dopełnić, bo zostaliśmy zaskoczeni.

Jak mówiłem, spółka ma zakontraktowane usługi w wysokości 47 mln pociągokilometrów, z dotacją ze strony samorządów w wysokości 762,7 mln zł. Województwa: dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, lubelskie, lubuskie – podpisały umowę na cały rok. Województwo opolskie – na cały rok, województwo podkarpackie – umowa na cały rok, ale z okresem finansowania dwuetapowym na 10 miesięcy i z chęcią przedłużenia. Województwo małopolskie – jak mówiłem, jesteśmy w trakcie podpisywania umowy zlecenia na 2 miesiące i ma być ogłoszony w najbliższym czasie przetarg na rok 2014. Jeżeli chodzi o województwo łódzkie – są dwa okresy finansowania. Województwo świętokrzyskie ma umowę długoletnią. Województwo warmińsko-mazurskie – także dwuletnią umowę. Województwo wielkopolskie – trzyletnią. Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że posiadanie takich wieloletnich umów powoduje, że możemy w sposób racjonalny planować swoje poczynania w kolejnych latach. Niestety, zdarza się tak, że województwa – tak było np. w przypadku województwa małopolskiego – obniżają z roku na rok pracę eksploatacyjną prawie o 30%. Jak rozumiecie państwo, w związku z tym jesteśmy zobowiązani dostosować zatrudnienie do skali zapotrzebowania i niestety wiąże się to, panie pośle, ze zwolnieniami. A jeśli chodzi o te 20 czy 40 osób, o których mówiłem, to chodziło

o centralę. W skali kraju stan zatrudnienia w spółce w styczniu ubiegłego roku wynosiło 10.275 osób. W tej chwili wynosi niespełna 10.000 osób, czyli 9989 osób.

Jeśli chodzi o sytuację finansową spółki, to od czerwca do chwili obecnej – w czerwcu bowiem miałem przyjemność objąć stanowisko prezesa – wygląda to następująco. Stan zobowiązań zakładów, które należą do naszej spółki, w czerwcu wynosił… czy może mi pan pomóc odczytać, bo nie widzę zbyt dobrze. W każdym bądź razie spółka poprawiła wynik finansowy, jeśli chodzi o stan zobowiązań krótkoterminowych, bo wszystkie uznajemy za krótkoterminowe, w okresie od czerwca do grudnia 2013 r. o 52 mln zł. Czyli tyle udało nam się spłacić z tego historycznego zadłużenia. I, jak mówiłem, za 11 miesięcy zysk operacyjny wynosi – co prawda jest to śmieszna kwota, ale jest – 2,1 mln zł.

Mogę też pokrótce nakreślić naszą działalność. Uruchamiamy praktycznie 2,5 tysiąca pociągów w ciągu dnia. Przewozimy niespełna 240 tysięcy pasażerów dziennie. Posiadamy 800 jednostek taborowych, z czego praktycznie ponad 500 jest w stałym obiegu, a reszta stanowi pewną rezerwę, z czego część oczekuje napraw.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan siedzący koło pana przewodniczącego. Proszę się przedstawić.

Wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Jan Przywoźny:

Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP – Jan Przywoźny. Szanowny panie przewodniczący, dziękuję za udzielenie głosu. Wiem, że pora jest późna.

Szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie. Spółka Przewozy Regionalne od kilku lat znajduje się w poważnym kryzysie. Właściciele spółki nie są w stanie porozumieć się, co do dalszej jej przyszłości. Kilku marszałków postanowiło uruchomić swoje spółki obsługujące lokalne przewozy pasażerskie w swoich województwach. Kolejne mają zaś powstać uruchomione w tym czy w przyszłym roku.

My, jako kolejarze, nie zgadzamy się na sytuację, w której rząd i samorządy bezczynnie patrzą na powolną agonię spółki, zapominając, że konsekwencje upadku Przewozów Regionalnych dotkną podróżnych, potencjalnych wyborców, a także pracowników tej spółki i pracowników kolei. Domagamy się rzetelnej pracy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, która doprowadzi do zabezpieczenia pasażerów i pracowników polskiej kolei. To rząd jest odpowiedzialny za utrzymanie i rozwój usług użyteczności publicznej. Niekontrolowany upadek tak dużej i ważnej spółki zachwieje systemem transportu w Polsce. Doprowadzi do naruszenia i tak delikatnego wzrostu gospodarczego, a także spowoduje paraliż komunikacyjny. Setki tysięcy ludzi w całej Polsce nie będzie mogło dojechać do pracy ani do szkół.

I na koniec. Dzikie przejmowanie rynku i brak długoletniej strategii przewozów prowadzi do upadku Przewozów Regionalnych. Spółka zatrudnia dziś – jak pan prezes powiedział – prawie 10.000 pracowników. Czy sytuacja obecna na rynku pracy pozwala na wygenerowanie kolejnych 10.000 bezrobotnych, a także członków ich rodzin? Proszę państwa, zastanówmy się, co dalej z tą spółką. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Witold Klepacz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Witold Klepacz (TR):

Bardzo dziękuję panie przewodniczący. Ja rzeczywiście nie zgłosiłem się wcześniej, ale do zabrania głosu sprowokował mnie sam pan przewodniczący, cytując jeden z akapitów tego stanowiska, które przedstawił pan minister. Bo to rzeczywiście jest bardzo ważne, może nawet kluczowe stwierdzenie w całym tym piśmie.

Wydaje mi się, że od pewnego momentu cały czas zaczęliśmy się kręcić w kółko. Natomiast wyraźnie czytamy w tym akapicie, że trwają prace. Wiem, że chyba w pierwszym spotkaniu, dotyczącym koncepcji funkcjonowania Przewozów Regionalnych, uczestniczyła pani wicepremier. Co prawda do tej pory marszałkowie nie uzgodnili między sobą koncepcji restrukturyzacji Przewozów Regionalnych, ale chcielibyśmy w tej informacji, której się domagamy, dowiedzieć się, jak przebiegają te prace. W jakim one idą kierunku?

Jakie stanowisko reprezentuje rząd w trakcie tych rozmów? Czy ma jakąś koncepcję, do której będzie się też starał przekonać marszałków? Wydaje się, że to są sprawy oczywiste i takich informacji na dzień dzisiejszy ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju byśmy oczekiwali. Tym bardziej, że podnoszono tu wiele kwestii dotyczących złej organizacji przewozów pasażerskich pomiędzy województwami, a w ostatnim zdaniu wspomnianego pisma ministerstwo powołuje się na ustawę, iż „do ministra właściwego ds. transportu należy organizowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim". Czy to tak trudno zorganizować debatę na sali plenarnej, która dotyczyłaby tych podstawowych kwestii, żeby rząd zajął w tej sprawie stanowisko? Tyle i tylko tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panie pośle. Regulamin przewiduje różne formy aktywności. Jest informacja bieżąca, pytania bieżące i oczywiście można je wykorzystać. Wniosek został złożony przez Klub Parlamentarny Solidarnej Polski. Rozumiemy, że jest zasadny, aczkolwiek zainteresowanie tego Klubu – mówiłem już o tym wcześniej – jest żadne. Dzisiejsza debata nie zamyka nikomu, zgodnie z regulaminem, aktywności w tej sprawie. Ja mogę jednoznacznie zadeklarować – ponieważ wiem, że trwają, jak mówiłem również z moim udziałem, prace – że w odpowiednim czasie, podczas kolejnej debaty w tej sprawie na forum Komisji, zażądamy, poprosimy o informacje, jak postępują prace, jaki obrano kierunek i jakie rozstrzygnięcia zapadają w gronie nowego resortu. Wiecie państwo – media to podały – że pani wicepremier także się zaangażowała. W związku z tym – dajmy szansę. I jeszcze ostatni głos – pan przewodniczący Józef Racki, bardzo proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Szanowni państwo, panie przewodniczący. Czytając wniosek złożony przez Solidarną Polskę, aby odbyła się debata na sali plenarnej, zadałem sobie pytanie – czy przedstawiciele tego wniosku wiedzą, do kogo ta spółka należy i kto tą spółką zarządza? Bo jeżeli zwrócimy uwagę, że już od kilkunastu lat marszałkowie są właścicielami tej spółki, to ja zadaję sobie kolejne pytanie – w jaki sposób podczas debaty plenarnej marszałkowie będą brali czynny udział w posiedzeniu i w obradach? Marszałkowie zostali zaproszeni na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Wysłali swoich przedstawicieli, którzy mogą a nie muszą zabierać głos. Pewnie dlatego nie zabierają głosu, bo nie chcą dokładać głosów niezadowolenia. Nie wiem. Ja byłem do 2005 r. po tamtej stronie i wiem co to jest spółka regionalna, i byłem z jej funkcjonowania w ogóle niezadowolony. Koszty rosły, a jakość usług była zła. Dlatego Wielkopolska podjęła decyzję o utworzeniu własnej spółki.

Może nie wszyscy tu obecni, ale ja korzystam z kolei zawsze, bo chcę się przekonać, co jest złe, a co dobre. Nawet w te mrozy teraz jechałem. Byłem spóźniony, ale mam też swoje spostrzeżenia. Nie możemy mówić, że potrzebna jest debata plenarna, żeby rozwiązać takie problemy. Te problemy nie rozwiążą się w czasie debaty plenarnej, jeżeli wiemy z informacji ministra – prawdziwej informacji – że nie on jest właścicielem, ale on się włączył w tą sprawę i chce z marszałkami pertraktować na ten temat co dalej robić. Bo ja nie wiem co zrobić. Czy tej spółki nie podzielić fizycznie na udziały, jakie ma każde województwo i każde województwo będzie dalej wiedziało co z tym zrobić?

Bo na czym rzecz polega? Przewozy Regionalne miały być w regionie. Jednak Przewozy Regionalne podjęły decyzję, że będą zastępowały kolej, np. Intercity i zaczęły sobie jeździć z Zielonej Góry przez Wrocław do Białegostoku. I jeżdżą po całej Polsce. W związku z tym też zadałem sobie pytanie: czy one spełniają rolę regionalnych przewozów? I stąd właśnie decyzja Wielkopolski była taka, a nie inna. A jeszcze dodałbym do tego, że w tym 2006 r. – chyba – dopłaciliśmy do Przewozów Regionalnych 24 mln zł, a w tej chwili płacimy 130 mln zł i nie jesteśmy z nich zadowoleni. I dlatego to pytanie. Myślę, że my na to pytanie nie odpowiemy. A jeżeli marszałkowie spotykają się z panią premier, to zapewne ten temat będzie poruszony i omówiony.

Natomiast miałbym do nas, jako Komisji, i do pana przewodniczącego prośbę, abyśmy po dokończeniu tej debaty między ministrem a marszałkami spotkali się na posiedzeniu Komisji, żeby zapoznać się z decyzjami, które zostały podjęte. Bo na dzień dzisiejszy – jestem o tym przekonany – każdy z marszałków ma swoją strategię. Marszałek odpo-

wiada za swoje województwo i na pewno chce dobrze dla swoich mieszkańców. Tak, jak wszyscy. Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, już na początku wspomniałem o tym wniosku. W związku z tym stawiam wniosek przeciwny, tzn. że nasza debata tutaj jest wystarczająca i nie musi odbyć się na sali plenarnej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wobec tego, że pierwszy wniosek został sformułowany przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego, więc poddam ten wniosek pod głosowanie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, czy można?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Otóż, w trakcie debaty padła propozycja, żeby rzucić monetę. W związku z tym, że większość koalicyjna...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, ja już prosiłem...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Może rzućcie monetą, może tak będzie lepiej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, prosiłem o powagę. Wróćmy do rzeczy. Pozwólcie państwo, że poddam pod głosowanie wniosek posła Tchórzewskiego, sprowadzający się do tego, że dzisiejsza debata na Komisji nie wyczerpuje sprawy – co oczywiście jest jasne, bo będzie potrzeba kolejnych debat – w związku z czym pan poseł jednoznacznie wnosi o debatę na sali plenarnej.

Poddaję wniosek pod głosowanie. Kto z państwa posłów jest za przyjęciem tego wniosku? Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto wstrzymał się od głosu? Dziękuję. Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

Za 7 głosów, 14 przeciw, nikt nie wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam zatem, że wniosek przewodniczącego Tchórzewskiego nie uzyskał większości. Proszę o pomoc – czy powinniśmy głosować wniosek przeciwny? Nie. Zatem stwierdzam, że Komisja uznała dzisiejszą debatę za wyczerpującą. Oczywiście deklaruję w imieniu prezydium, że po kolejnych etapach rozmów poprosimy o złożenie informacji na posiedzeniu Komisji w tej sprawie.

Dzisiaj, wobec wyczerpania porządku obrad, zamykam posiedzenie. Dziękuję wszystkim państwu za aktywny udział. Do zobaczenia.